

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75 (1957)
Heft: 4

Nachruf: Hohloch, Jakob

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Bauausführung

Da die Ueberbauung des Siedlungsgebietes nur schrittweise erfolgen wird, hat man darauf geachtet, dass bei den einzelnen Etappen Wohnungen für alle Bevölkerungsschichten und Bedürfnisse bereitgestellt werden können. Jede Etappe soll für sich allein bestehen können. Dabei wird es zweckmässig sein, im Alignementsplan die Stellung und Masse der Hochhäuser und der siebengeschossigen Blöcke genau festzulegen, während innerhalb der Höfe auf umgrenzten Flächen mit maximal drei Geschossen (Beispiele südlich der Murtenstrasse) die Ausführung der Bebauung im Detail den einzelnen Interessenten freigestellt werden sollte. Mit diesem Vorgehen wird die grosse Linie in der Bebauung gemäss Bebauungsplan gesichert und eine einheitliche Wirkung im grossen gewährleistet, während in den einzelnen grossen Höfen in der untergeordneten Bebauung eher Abwechslung geboten wird.

Es liegt auf der Hand, dass aus verkehrstechnischen Gründen und im Sinne der Entwicklung der Stadtgrenze zuerst der Teil südlich der Murtenstrasse ausgeführt wird. In diesem Gebiet wiederum wird zuerst der östliche Teil bis zur Wasserscheide auf der Linie Kornweg-Riedbachstrasse zur Ausführung kommen, da bis zu dieser Wasserscheide die Abwasser noch in das städtische Kanalisationsnetz geleitet werden können, während westlich der Kulminationslinie die Entwässerung mittels einer noch speziell zu erstellenden Kläranlage in den Gäbelbach zu erfolgen hat.

Bei der Ausführung sollten im Interesse einer grosszügigen einheitlichen Gestaltung nur grosse zusammenhängende Gevierte in einem Zug überbaut werden.

Adresse der Projektverfasser: *Lienhard & Strasser*, Architekten, Bern, Schauplatzgasse 9.

MITTEILUNGEN

Erweiterung des Stadtbahnnetzes von Hamburg. Zurzeit führen zwei elektrische Bahnnetze durch Hamburg und dessen Vororte. Es sind dies das von der Deutschen Bundesbahn betriebene Stadtnetz — bekannt als *S-Bahn* — und das Netz der in städtischem Besitz befindlichen *Hamburger Hochbahn*, die zum Teil auch offene normale Strecken und Untergrundsektionen betreibt. Als erste Strecke der S-Bahn wurde 1908 die Linie Ohlsdorf—Hamburg Hauptbahnhof—Blankenese für Einphasen-Wechselstrombetrieb von 6300 V und 25 Hz gebaut und später in nördlicher und westlicher Richtung erweitert. Der Umbau des ganzen Netzes für Gleichstrombetrieb 1200 V mit dritter Schiene wurde 1940 beendet. Geplant sind im S-Bahnnetz die Elektrifizierung der doppelgleisigen Strecke von Station Berliner Tor nach Bergedorf an der Linie Hamburg—Berlin, sowie die der Zweiglinie von Station Holstenstrasse nach Stellingen. Gleichstrombetrieb mit dritter Schiene und 1200 V wird auch für diese Erweiterungen beibehalten. Bedeutend grösser sind die Bauvorhaben der 1912 in Betrieb genommenen Hamburger Hochbahn. Deren Netz soll innert zehn Jahren in drei Etappen um 18,7 km auf 86,6 km Streckenlänge gebracht werden. Wie das bestehende Netz, so sollen auch die Erweiterungen mit Gleichstrom von 800 V ab dritter Schiene betrieben werden. Die neuen Linien will man als Unterpflasterbahn ausführen. Die Entfernung zwischen zwei Stationen soll im Durchschnitt 600 m betragen, wodurch eine wesentliche Entlastung des Oberflächenverkehrs erwartet wird. Eine erste, zwei Kilometer lange, durch ein wichtiges Geschäftsviertel führende Strecke von Jungfernstieg nach Hamburg Hauptbahnhof ist im Bau und soll 1959 fertig werden. Die Kosten dieser Strecke sind auf 43 Mio DM veranschlagt. Die folgenden Erweiterungen sind Hamburg Hauptbahnhof—Farmsen (135 Mio DM) und Jungfernstieg—Ottensen (103 Mio DM). Es bestehen auch weitere Projekte, worunter das einer Ost-Westlinie, die unter der Alster, und das einer Linie nach Steinwerder, die unter der Elbe durchgeführt würde. Einzelheiten über Hamburgs weitere Lokalbahnen und dessen Hafengebäude, deren Betrieb, Fahrzeuge usw. bringt «*Railway Gazette*» vom 3. August 1956.

Bautechnischer Brandschutz. Die Vereinigung Kantonal-Schweizerischer Feuerversicherungsanstalten hat das erste Heft des 35. Jahrganges der Bedeutung des bautechnischen Brandschutzes gewidmet. Die Mitteilungen bringen einen

Aufsatz über «Erfahrungen von Kriegsfeuersbrünsten in Finnland» von *V. Virtala*, dem Chef des Brandtechnischen Laboratoriums an der Staatl. Techn. Forschungsanstalt Helsingfors. Obwohl der Artikel Erfahrungen des Jahres 1941 zugrunde legt, die inzwischen durch die weiteren bitteren Kriegserlebnisse in anderen Ländern um ein Vielfaches erweitert worden sind, werden doch grundsätzliche, noch heute gültige Betrachtungen festgehalten. So über den Wert der Einteilung von Gebäuden in Brandabschnitte, Schutz der Holz- und Stahlkonstruktionen wie auch der Treppen und Türen, wobei den Türen allein etwa 15 Text- und Bildseiten gewidmet sind. Als wichtigste Erkenntnis kann man nach Lektüre dieser 51 Seiten umfassenden Arbeit entnehmen, dass die brandschutztechnische Gestaltung eines Bauwerkes ein einheitliches Planen voraussetzt, da es in *allen* Teilen ein gleich starkes Widerstandsvermögen gegen Feuer besitzen muss. Oft waren diese Gesichtspunkte nur auf einzelne Bauelemente angewandt worden. Und: jedes Gebäude ist bezüglich seiner Feuer-sicherheit nur so stark wie sein schwächstes Element.

Hochfengebläsegruppe von 12 000 kW. Die Steel Company of Wales Ltd. bestellte für die Margam «B» Power Station auf Grund der vorzüglichen Ergebnisse an der im Jahre 1955 in Betrieb genommenen Hochfengebläsegruppe Sulzer-Oerlikon für einen neuen Hochfengebläse eine weitere gleich grosse Gruppe für etwas höheren Druck. Das Aggregat umfasst in der Hauptsache ein Sulzer-Axialgebläse für eine maximale Luftfördermenge von 238 000 m³/h bei einem Förderdruck von 2,5 atü, dessen Antrieb durch eine direkt gekuppelte Oerlikon-Kondensations-turbine von 12 000 kW maximaler Leistung erfolgt. Dieser neue fünfte Hochfengebläse der Gesellschaft, der einen Schachtdurchmesser von 9 m besitzt, ist mit einer Leistung von über 10 000 t Roheisen pro Woche einer der grössten der Welt. Beim vorstehenden Gebläse handelt es sich um die stärkste von Gebrüder Sulzer gelieferte Einheit und um eines der grössten Axialgebläse, das bisher gebaut wurde.

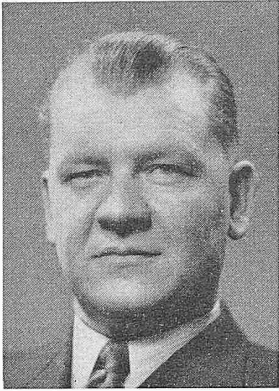
Das Industriezentrum Marcoule, 25 km von Villeneuve-Avignon entfernt, betreibt seit 1954 den Bau von Gebäuden des Kommissariats für Atomenergie mit dem Ziel, dort Versuche und Studien zur Erschliessung dieser neuen Energiequelle durchzuführen. Ueber das von den Architekten D. Badani und P. Roux-Dorlut entworfene und in Ausführung begriffene Projekt berichtet ausführlich «*Techniques et Architecture*», 16. Serie, Nr. 1 vom Mai 1956. Die Zeitschrift fasst darüber hinaus Bauten zusammen, die in ihrer Bestimmung und architektonischen Haltung einer besonderen Beachtung wert scheinen, so z. B. das «Gewerbezentrum des Ostens» in Venezuela, das Haus eines Mathematikers in Tokio, einen kleinen Theatersaal in Helsinki und die gedeckte Eisbahn in Boulogne-Billancourt.

Persönliches. Zum Gemeindeingenieur von Zollikon wurde gewählt Dipl. Ing. *H. R. Grieshaber*, bisher im Ingenieurbüro H. Hickel, in Effretikon, als Nachfolger des zurückgetretenen Dipl. Ing. *E. Ochsner*, der sich mit Ing. *F. Zehntner* in Zürich zur Firma *Zehntner & Ochsner*, Ingenieurbüro für Hoch- und Tiefbau, verbunden hat. — Arch. *A. Wilhelm*, früher Stadtbaumeister von Grenchen, ist Stadtbaudirektor von Ulm a. d. Donau geworden.

Der Verkehr in den Rheinhäfen beider Basel hat im Jahr 1956 die Rekordzahl von 5,285 Mio t erreicht und damit das Vorjahr um nahezu 0,7 Mio t oder gut 15 % übertroffen. Im Dezember war der Verkehr mit 871 einlaufenden Schiffen und 396 000 t Gütern in der Bergfahrt besonders rege.

NEKROLOGE

† **Jakob Hohloch** wurde am 16. März 1899 in Rüslikon geboren. Seine Schulzeit verbrachte er in Winterthur. Nach Abschluss seiner Studien am dortigen Technikum trat er in das Ingenieurbüro H. E. Gruner in Basel ein. Hier hat er von Anbeginn seiner Tätigkeit eine besondere Begabung für die konstruktive Gestaltung von Wasserbauten aller Art gezeigt. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass er sich rasch eine selbständige Vertrauensstellung erarbeiten konnte. Mit besonderer Genugtuung hat es J. Hohloch erfüllt, dass seine durch



J. HOHLOCH

Ing. S. I. A.

1899

1956

der Ausbau einer grossen Industrie- und Wasserkraftanlage Assuan am Nil, des grossen Speichers Konar in Indien und im letzten Jahre an der Projektierung der hydraulischen Mehrzweckanlagen am Orontes, in der Ebene von El Ghab, in Syrien. Neben diesen grossen Arbeiten haben aber auch die kleineren immer seine besondere Sorgfalt und sein Interesse erweckt. Noch am Tage vor seinem Hinschiede war er auf der Baustelle des Kraftwerkes Alpach an der Sarnera, um die Fertigstellung dieses für die Gemeinden Sarnen und Alpach so wichtigen Kraftwerkes zu besprechen.

Ingenieur Hohloch hatte die kleinsten wie die grössten Arbeiten mit der gleichen Sorgfalt bearbeitet. Seine grosse Sachkenntnis und sein gütiger und aufrichtiger Charakter haben dazu beigetragen, dass er die Achtung und Anerkennung seiner Bauherren erworben hat und auf das Zutrauen und die Freundschaft seiner Arbeitskollegen zählen konnte. Er hat seiner Firma, dem Ingenieurbüro Gebrüder Gruner, während 36 Jahren die Treue gehalten. Mit grosser Freude hat es ihn erfüllt, dass ihm auf Neujahr 1956 mit der Erteilung der Prokura ein besonderes Zutrauen ausgesprochen worden ist.

Neben seiner intensiven beruflichen Tätigkeit fand er Ausspannung und Erholung beim Fischen. Er kannte die Arten und Gewohnheiten der Fische wie kaum ein Zweiter, und bemühte sich deshalb, seine Wasserbauten so zu gestalten, dass auch die Fische nach Möglichkeit zu ihrem Recht kommen sollten. In jüngeren Jahren hat er in seiner Freizeit gezeichnet und gemalt.

Jakob Hohloch ist unerwartet am 21. Dezember 1956 an den Folgen einer Herzkrise verschieden. Alle, die je mit ihm zusammengekommen sind, werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Georg Gruner

BUCHBESPRECHUNGEN

Raum- und Bauakustik für Architekten. Von *Willi Furrer*, Prof. ETH, Vorstand der Forschungs- und Versuchsanstalt PTT in Bern. 200 S. mit 160 Abb. Basel und Stuttgart 1956, Birkhäuser Verlag. Preis geb. Fr. 27.50.

Auf dem Gebiete der Raum- und Bauakustik ist in den letzten 10 bis 15 Jahren sehr intensiv wissenschaftlich gearbeitet worden, und es ist eine umfangreiche Literatur darüber entstanden. Naturgemäss wenden sich aber viele dieser Beiträge in erster Linie an den Ingenieur und den Physiker, und sie sind daher für den Architekten und den Baufachmann nur schwer oder gar nicht verständlich; andere sind in wissenschaftlichen Fachorganen erschienen, die der Praktiker nicht liest, so dass ein unbestrittenes Bedürfnis von seiten der Praxis besteht, zusammenfassend, vollständig und übersichtlich über alle Schallprobleme, die sich im Bauwesen stellen, orientiert zu werden. Das vorliegende Buch ist für Architekten und Baufachleute geschrieben und für unmittelbare praktische Anwendungen bestimmt. Es verzichtet deshalb auf mathematische Formulierungen und Ableitungen, und die wenigen Ausnahmen, die für ein tieferes Erfassen

der Materie als nützlich erscheinen, sind klein gedruckt. Das Schwergewicht des Inhaltes liegt auf praktischen charakteristischen Beispielen, die dem Werk das Gepräge aufdrücken.

Das Buch gliedert sich in drei Teile: Akustische Grundbegriffe, Raumakustik, Bauakustik. Im ersten Teil wird der Leser mit dem eigentlichen Wesen des Schalles vertraut gemacht. Schallerzeugung und -ausbreitung werden behandelt, und wichtige Begriffe wie Lautstärke, Lästigkeit, Verständlichkeit usw. werden allgemein verständlich erläutert.

Der 2. Teil vermittelt die Grundlagen für den Entwurf von Räumen, für die eine gute Hörsamkeit wichtig ist. Ausser den «klassischen» Fällen des Konzertsalles und des Theaters werden auch die viel häufiger vorkommenden Probleme in Schulräumen (Schulzimmer, Aula, Singsaal), Hörsälen, Turnhallen, Kinos, Kirchen usw. ausführlich behandelt und immer wieder durch Beispiele illustriert.

Der 3. Teil endlich bringt eine in sich abgeschlossene Darstellung der Technik der Schallisolation und der Lärmekämpfung mit besonderer Berücksichtigung des Wohnungsbaues und seiner vielen Einzelprobleme (Grundrissgestaltung, Trennwände, Decken, sanitäre Anlagen usw.). In analoger Weise werden das Hotel, das Spital, das Schulhaus, das Bürohaus und die Fabrik behandelt. — Ausführliches Sachregister.

Binnenwasserstrassen und Binnenhäfen. Von Dr.-Ing. *H. Press*, ordentlicher Professor an der Technischen Universität Berlin-Charlottenburg. 500 S. und 520 Abb. Berlin 1956, Verlag Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geb. DM 58.50.

Als Teil I eines umfassenden Werkes «Wasserstrassen und Häfen» behandelt der bekannte Autor die für die Planung und den Bau von Binnenwasserstrassen und Häfen wesentlichsten Gesichtspunkte im Lichte der heutigen Kenntnisse und Erfahrungen. Eine grosse Auswahl von Beispielen ausgeführter Anlagen, auch neuesten Datums, veranschaulichen den Stoff. Nach einer allgemeinen Einführung in die Aufgaben, die Fahrzeuge und den Verkehr auf den Binnenwasserstrassen und einer interessanten Zusammenstellung der wichtigsten Netze derselben folgt eine eingehende Beschreibung des Ausbaues natürlicher Wasserstrassen, Flussregelungen, Flusstauhaltungen und Kanäle. Anschliessend werden die Bauwerke, insbesondere die Schleusen mit ihren Verschlüssen und die Hebewerke besprochen. Den Schluss bildet die Behandlung der Binnenhäfen, deren Anordnung und Ausbildung. — Druck und Ausstattung seitens der Verleger sind muster-gültig. Obgleich das Buch sich vornehmlich an die Studierenden des Verkehrswasserbaues richtet, dürfte die reiche Auswahl an Abbildungen auch das Interesse manch älteren Ingenieurs finden, der sich mit Binnenschiffahrtsfragen zu beschäftigen hat.

Prof. *Gerold Schnitter*, ETH, Zürich

Zemente für grosse Talsperren. Von Prof. Dr.-Ing. h. c. *M. Ros*. 168 S. mit zahlreichen Abb. Zürich 1956, Verein Schweizerischer Zement-, Kalk- und Gipsfabrikanten. Preis geb. 15 Fr.

Im ersten Teil dieses Berichtes gibt der Verfasser eine Uebersicht über den Einfluss der Qualität und der Dosierung der Zemente auf den Beton. Hierbei wurden die Ergebnisse der systematischen Versuche, welche in der EMPA und auf den Baustellen der Grande Dixence und von Mauvoisin im Auftrage der Grande Dixence S. A. Lausanne bzw. der Elektrowatt AG. Zürich durchgeführt wurden, verwertet. Es werden behandelt: Portlandzement normaler Qualität ohne und mit plastifizierenden oder luftporenerzeugenden Zusatzmitteln und Portlandzement normaler Qualität mit Zusatz von Hochofenschlacken nach dem Verfahren «Trief». Nach Betrachtungen über die äusseren auf Talsperren wirkenden Kräfte, sowie über den Wert der statischen Berechnung und die Bedeutung der materialtechnischen Forschung folgt im 4. Teil ein Abschnitt über die Erfahrungen an in der Schweiz ausgeführten Talsperren.

Sodann werden einige Sonderprobleme u. a. über die Wirkung des Porenwasserdruckes auf die Festigkeiten des Betons von *M. Ros* und *A. Eichinger* behandelt. Den Schluss des reichhaltigen Bandes bilden eine grosse Anzahl Abbildungen mit Ansichten von ausgeführten Staumauern im In- und Ausland.

Für jeden, welcher sich mit Talsperrenbau zu befassen hat, wird dieser Bericht von grossem Nutzen sein.

Dipl. Ing. *R. Joosting*, Küssnacht ZH